Szana, Alexander
Die Internationalisierung der Donau

HE
387
D2S88

Flugschriften zum Neuaufbau Deutschösterreichs

Heft 41

Die

Internationalisierung der Donau

Dr. Hugo Groß

Die Friedensverträge und die Wasserstraßen

von

Dr. Alexander Szana

Verlag Ed. Strache in Wien · Prag · Leipzig 1920

Flugschriften zum Neuaufbau
Deutschösterreichs

Die

Internationalisierung der Donau

Die Friedensverträge und die Wasserstraßen

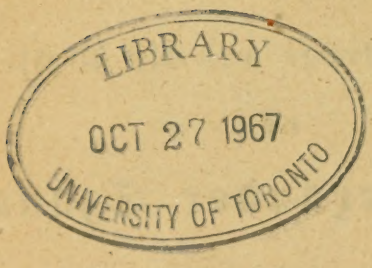
von

Dr. Alexander Szana

Verlag Ed. Strache in Wien · Prag · Leipzig 1920

Alle Rechte, auch das der
Übersetzung vorbehalten.

HE
387
D2S88



Druck der Gesellschaft für graphische Industrie, Wien VI.

I. Momentbilder aus dem Leben der Donau.

Jahrhunderte lang währt der Kampf um die Herrschaft auf der Donau, Jahrhunderte alt sind die Pläne, die das Ziel verfolgen, der Donau ihren lokalen Charakter zu nehmen und sie zu einem Großschiffahrtsweg auszugestalten. Der mächtige Strom sollte Weltteile miteinander verbinden, vom Atlantischen Ozean quer durch Europa zu den Häfen am Schwarzen Meer führen. Doch Eifersucht, Mißgunst und Unverstand, Böswilligkeit und Partikularismus der Uferbewohner vereitelten all die guten Vorsätze, verhinderten die Ausführung aller Pläne, machten die Ausgestaltung des Donauweges unmöglich. Der Krieg, der die an der Donau gelegenen Mittelstaaten der anderen kriegführenden Partei gegenüber in eine unvorteilhafte Lage gebracht hatte, zeigte nun in allergrellsten Farben die Folgen der Versäumnisse der Vergangenheit. Unter der Einwirkung aller Nachteile erwachten die alten Projekte zu neuem Leben, in jedem der beteiligten Staaten sprach man von dem knapp vor Verwirklichung stehenden Ausbau des mehr lokalen Donauweges zu einer internationalen Großschiffahrtsstraße, hoffte man von der Verwirklichung einer direkten Verbindung zwischen der Donau, dem Main und dem Rhein einen Sieg über die Blockade. Die Kriegssorgen waren aber stärker als alle guten Vorsätze, die materiellen und technischen Hindernisse größer als die zur Verfügung stehenden Kräfte.

Der verlorene Krieg, der Zerfall der alten österreichisch-ungarischen Monarchie in einzelne Teile zwangen dem besiegten Oesterreich und Ungarn einen Frieden auf, dessen Härte durch eine wirtschaftliche Hebung des Landes, durch eine bessere Verwertung aller Naturschätze wenigstens zum Teil abgeschwächt werden soll. In der alten Monarchie war von den zahlreichen Naturschätzen trotz ihrer großen Bedeutung die Donau sehr vernachlässigt, und so war es also nur logisch, daß die Sieger dem Besiegten eine Neuregelung des Donauverkehres vorschrieben. Die Durchführung der einschlägigen Bestimmungen des Friedensver-

trages bedeutet aber keine Belastung der besiegten Partei, sondern dient gleichmäßig dem Aufschwung aller Länder, die an der Ausgestaltung des Donauverkehres ein Interesse haben.

Und wahrlich, die Natur gab den besiegten Mittelmächten in der Donau ein solches Geschenk, wie man es sich ideeller gar nicht vorstellen kann, wie denn auch die hohe Bedeutung der Donau schon zeitlich erkannt wurde; hielten ja schon die Römer einen lebhaften Kriegs- und Warenverkehr auf der Donau aufrecht. Laut einer Urkunde aus dem Jahre 1148 hat der ungarische Staat die Regelung der rechtlichen Verhältnisse der Salz-, Wein- und Lebensmitteltransporte für notwendig erachtet. Zur selben Zeit verfügte die Stadt Regensburg bereits über eine mächtige Donauflottille, die die Erzeugnisse des Westens auf dem Donauwege bis nach Asien brachte. Die Kämpfe um den Besitz Bosniens im XV. Jahrhundert, das Vordringen der Türken nach Mitteleuropa machten den Donauverkehr ganz unsicher. Der Durchgangsverkehr zwischen Westeuropa und Kleinasien stockte vollständig und die Schiffahrt begnügte sich damit, die einzelnen Uferstädte zu verbinden. Im XVIII. Jahrhundert schließen die Stadt Wien und die Hohe Pforte miteinander einen Vertrag über die Handelsschiffahrt auf der Donau.

Die Ausgestaltung des Donauverkehres beginnt mit dem Zerfall des ottomanischen Reiches und kommt zum ersten Male in dem im Jahre 1718 abgeschlossenen Friedensvertrage zu Passarowitz zum Ausdruck. Laut den Bestimmungen dieses Vertrages ist der Handel den Untertanen der beiden vertragschließenden Parteien freigegeben. Die rechtliche Regelung genügte aber diesmal noch nicht, zahlreiche Schwierigkeiten stellten sich auch weiterhin dem Donauverkehr in den Weg und erst Kaiser Josef der Zweite konnte mit den Türken ein endgültiges Uebereinkommen treffen.

Die Bestimmungen über die Freiheit der Schiffahrt wurden im Jahre 1856 vom Pariser Vertrage deklariert. Zur Förderung der Schiffahrt an der Mündung wurde für die Flußstrecke von Galac bis Sulina eine internationale Donaukommission ernannt, die bis zum Ausbruch des Krieges eine sehr nützliche Arbeit geleistet hatte und die durch die Friedensverträge wieder in ihren alten Wirkungskreis eingesetzt wird. Der internationalen Bedeutung der Donau entsprechend wurden durch den Pariser Vertrag außer den Anrainern auch Frankreich, England und Italien zu Mitgliedern dieser Kommission ernannt.

Der Berliner Vertrag aus dem Jahre 1878 hat den Wirkungskreis dieser internationalen Kommission erweitert und nicht nur das Mündungsgebiet, sondern die ganze untere Donau vom Eisernen Tor bei Orsova bis Sulina unter internationale Aufsicht gestellt, und zwar wurden die Bestimmungen über die

Flußpolizei und Flußaufsicht bei Gutheißung seitens der Uferstaaten der internationalen Kommission untergeordnet. Diese ergänzenden Bestimmungen wurden von der Londoner Konferenz 1883 ratifiziert, konnten aber infolge Ablehnung seitens des in erster Reihe interessierten Rumäniens nicht in Kraft treten.

Trotzdem schon in der Vergangenheit riesige Summen für Donauregulierungsarbeiten verwendet worden waren, bewegte sich der Verkehr in sehr engen Grenzen. Der Verkehr auf der 2500 Kilometer langen Donau erreichte kaum 15 Millionen Tonnen, während auf dem Rhein auf einer 570 Kilometer langen Strecke im Jahre 1913 über 104 Millionen Tonnen Waren befördert wurden. Für Donauregulierungsarbeiten wurden bis Ende 1915 ausgegeben: in Bayern 25, in Oesterreich 171 und in Ungarn (auf das fast die Hälfte des gesamten Donauweges entfiel) 250 Millionen Kronen. Die in Galac residierende internationale Donaukommission hatte von 1857 bis 1911 ungefähr 55 Millionen Kronen für die in der Donaumündung durchgeführten Arbeiten ausgegeben, und zwar für hydrographische Aufnahmen, Studien für die Tulcaer Schiffswerfte und den Verkehrsdienst. Das Ergebnis all dieser Arbeiten ist der 20 Fuß tiefe Schiffahrtskanal, der vom Schwarzen Meere bis nach Sulina führt und der im Jahre 1856 eine Tiefe von nur acht Fuß hatte. Durch diese Vertiefung des Flußbettes können heute 4000 Tonnen Schiffe dort verkehren, wo seinerzeit das größte Schiff nicht mehr als 500 Tonnen haben durfte.

Ursache der Rückständigkeit war in erster Reihe die zu große Internationalität des Strombettes. Viel zu viel einander nicht immer freundlich gesinnte Staaten hatten mitzureden, so daß die politischen Verhältnisse die gesunde Ausgestaltung des Donauverkehres verhinderten. Dieses Hauptübel erkannten auch die Sachverständigen der Entente, die die rechtliche Regelung der Donaufrage in den Vordergrund stellten.

Eine andere Ursache für die auffallende Primitivität des Donauverkehres war auch, daß die volkswirtschaftlichen Führer der einzelnen Länder nicht immer auf der Höhe ihrer Aufgabe standen und die Wichtigkeit der Verkehrsentwicklung auf der Donau nicht begriffen. Jene, denen die Donau genügend entwickelt war, sagten nämlich, daß dieser Strom nie die ihm gesteckten Ziele erreichen könne, da der Lauf von höherer Kultur zu niedrigerer Kultur führe. Dieser Satz kann unter gegebenen Verhältnissen auch wahr sein, hat aber für die Donau sicherlich keine Berechtigung, da die Produktions- und Konsumverhältnisse der einzelnen Uferstaaten derart verschiedene sind, daß auch ein Warenverkehr von West nach Ost reger sein kann, als er in der Vergangenheit auf der Donau war.

In normalen Zeiten konnte der Donauweg den an ihn gestellten bescheidenen Ansprüchen genügen; der Zerfall Oesterreichs und Ungarns, die Verkleinerung des Staatsgebietes machen aber

zur Tilgung der Kriegslasten und zur wirtschaftlichen Hebung des Landes die Ausgestaltung des lokalen Donauweges zu einem Großschiffahrtsweg von internationaler Bedeutung notwendig.

In der Vergangenheit hat der Partikularismus und die den einzelnen Uferstaaten überlassene Initiative die Ausgestaltung der Donau verhindert. Der Friedensvertrag will diese Hindernisse aus dem Wege räumen und der Donau zu der ihr von der Natur zugewiesenen, von menschlicher Schwäche aber vorenthaltenen Stellung verhelfen.

Im nachstehenden soll nun dargelegt werden, welche Entwicklung der Donauverkehr nehmen wird, nachdem die Exekutive den einzelnen feindlichen Nachbarn aus der Hand genommen und unter internationale Kontrolle gestellt wurde.

Die Grundlage der Neuregelung und der Ausgestaltung zu einem modernen Großschiffahrtswege bilden die einschlägigen Bestimmungen des Friedensvertrages. Ihrer soll also in erster Reihe gedacht werden. Der Friedensvertrag regelt aber nur die rechtliche Seite der Donaufrage, bietet also die neue Donauakte, die mit den Friedensverträgen insoweit zusammenhängt, als die Donau durch Oesterreich und Ungarn fließt, die aber eine über Oesterreichs und Ungarns Grenzen hinausgehende Bedeutung hat.

In Verbindung mit dem Friedensvertrag muß also weitergehend jener rechtlichen Fragen gedacht werden, die in der Vergangenheit den gesamten volkswirtschaftlichen Wert des Donauverkehres in Frage stellten und es der Entente zweckmäßig erscheinen ließen, sich für die gewählte Form der Lösung zu entscheiden.

Die von der Entente im Friedensvertrage gewählte Lösung bedeutet naturgemäß nicht die Aufarbeitung aller nur möglichen Fragen, die ja größtenteils außerhalb des Friedensvertrages stehen. Es handelt sich vielmehr um die Grundlagen, auf denen alle beteiligten Staaten nach festen Prinzipien dem einen Ziele der Ausgestaltung des Donauweges zustreben können. Durch die Regelung der Donaufrage wollte die Entente nur das Grundübel, die Rechtsunsicherheit ausmerzen.

Die zweite Frage bildet also die technische Ausgestaltung des Donauweges. Nach Darlegung der grundlegenden juridischen Fragen soll nun gezeigt werden, welche technischen Hindernisse der Ausgestaltung des Donauweges im Wege stehen und welche Pläne zu ihrer Beseitigung vorliegen.

Aber selbst bei Vorhandensein leistungsfähiger Schiffahrtsstraßen und Häfen hat die Donau ihre transkontinentale Bedeutung noch nicht erlangt. Die ihr mögliche Weltrolle wird sie erst dann spielen, wenn sie kein isoliert fließender Strom, sondern das Rückgrat des mitteleuropäischen Wasserstraßensystems sein wird. Das nächste Kapitel wird also diesen internationalen Verbin-

dungen der Donau gewidmet sein und eine kurze Schilderung der großen Kanalprojekte enthalten. Auf die wichtigsten sei bereits hier kurz hingewiesen:

Der Verbindung zwischen Nordsee und Schwarzem Meer dient der Rhein-Main-Donau-Kanal, die Gesetzvorlage der bayrischen Regierung; die Nachteile der Mündung auf fremdem Territorium aus der Welt zu schaffen, dient der Plan des Donau-Elbe-Kanals, der Hamburg mit Wien verbinden soll. Eine Ergänzung dieses Planes ist die Abzweigung zur Oder. Die galizischen, polnischen und russischen, ebenso im Westen die französischen und Schweizer Wasserstraßen sollten in absehbarer Zeit durch entsprechende Kanalbauten ebenfalls in den mitteleuropäischen Verkehr einbezogen werden. Der von Budapest ausgehende Donau-Theiß-Kanal soll den natürlichen Wasserstraßenweg um über 700 Kilometer verkürzen und durch eine anschließende Regulierung der Maros die Naturschätze Siebenbürgens nach Mitteleuropa bringen. Der Donau-Save-Kanal mit anschließender Regulierung der Save und Kulpa soll die Wasserstraße von der Donau nach Fiume an der Adria verwirklichen. Als letztes großes Projekt sei noch der Morava-Vardar-Kanal genannt, der von der unteren Donau nach Saloniki führen soll.

Der Donauverkehr kann sich aber selbst mit einer schiffbaren Straße noch nicht begnügen, er benötigt auch großer Verkehrszentren. Dementsprechend soll dann die Bedeutung der drei rivalisierenden Städte: Wien, Bratislava-Preßburg und Budapest, die alle als Mittelpunkt des Donauverkehres in Betracht kommen können, geschildert werden.

Die Zukunft wird nun zeigen, ob die guten Absichten des Friedensvertrages stärker sind als Indolenz von Jahrhunderten und ob die Donau endlich ihre weltpolitische Mission erfüllen kann.

II. Die Bestimmungen des Friedensvertrages über die Donau.

Der österreichische Friedensvertrag beschäftigt sich in seinem Teil XII mit den Häfen, Wasserstraßen und Eisenbahnen. In diesem Teil wird auch die Donaufrage eingehend geregelt.

Abschnitt I (Artikel 284 bis 289) enthält allgemeine Bestimmungen, die sich auf den freien Verkehr beziehen.

Artikel 284:

Oesterreich verpflichtet sich, den Personen-, Güter-, Schiffsverkehr . . . freien Durchgang durch sein Gebiet . . . zu gewähren.

Der . . . Verkehr wird keinen Durchgangszöllen und keinen unnützen Verzögerungen oder Beschränkungen unterworfen.

Abschnitt II (Artikel 290 bis 310) beschäftigt sich mit der Schiffahrt.

Kapitel I (Artikel 290) bestimmt auf Grundlage der Freiheit des Verkehres im allgemeinen die Freiheit der Schiffahrt im besonderen.

Artikel 290.

Der Personen- und Schiffahrtsverkehr unterliegt keinen anderen Beschränkungen als denen, die sich aus den Zoll- und Polizeivorschriften, aus den Vorschriften über Gesundheitswesen sowie über Aus- und Einwanderung, endlich aus Ein- und Ausfuhrverboten ergeben. Solche Bestimmungen müssen billig und einheitlich sein und dürfen den Handel nicht unnötig behindern.

Kapitel II (Artikel 291 bis 308) enthält die Bestimmungen über die Donau, und zwar in zwei Unterabteilungen:

1. Gemeinsame Bestimmungen für die international erklärten Flußnetze (Artikel 291 bis 301) und

2. Sonderbestimmungen über die Donau (Artikel 302 bis 308).

1. Gemeinsame Bestimmungen für die international erklärten Flußstrecken.

Artikel 291:

Es werden für international erklärt: die Donau von Ulm ab und jeder schiffbare Teil dieses Flußgebietes, der mehr als einem Staat als natürlicher Zugang zum Meere, mit oder ohne Umladung von einem Schiff in ein anderes, dient, desgleichen der Teil des Laufes der March und der Thaya, welcher die Grenze zwischen der Tschecho-Slowakei und Oesterreich bildet, ebenso wie die Seitenkanäle und Fahrtrinnen, die zur Verdoppelung oder Verbesserung der von Natur aus schiffbaren Abschnitte des genannten Flußgebietes gebaut werden.

Das gleiche gilt für den Schiffahrtsweg **Rhein—Main—Donau.**

Zufolge einer zwischen den Uferstaaten geschlossenen Vereinbarung kann die zwischenstaatliche Verwaltung auf jeden Teil des oben bezeichneten Flußgebietes ausgedehnt werden, der nicht in der allgemeinen Erklärung inbegriffen ist.

Artikel 293:

Auf den im vorstehenden Artikel als international erklärten Wasserstraßen werden die Staatsangehörigen, das Gut und die

Flaggen aller Mächte auf dem Flusse vollkommener Gleichheit behandelt werden.

Artikel 295:

Gehören beide Ufer eines internationalen Flusses demselben Staate an, so können Durchgangsgüter unter Zollverschluß gebracht werden. Wenn der Fluß die Grenze bildet, so bleiben Durchgangsgüter und Reisende von jeder Zollformalität befreit.

Artikel 297:

Mangels einer besonderen Anordnung für die Ausführung der Arbeiten zur Unterhaltung und Verbesserung des internationalen Teiles eines schiffbaren Wasserstraßengebietes ist jeder Uferstaat verpflichtet, in angemessenem Umfange die notwendigen Vorkehrungen zur Beseitigung aller Schiffahrtshindernisse und -Gefahren und zur Erhaltung guter Schiffahrtsverhältnisse zu treffen.

Kommt ein Staat dieser Verpflichtung nicht nach, so kann jeder Uferstaat oder jeder in dem internationalen Ausschuß vertretene Staat den zu diesem Zwecke vom Völkerbund eingesetzten Gerichtshof anrufen.

Artikel 298:

Das gleiche gilt für den Fall, daß ein Uferstaat Arbeiten unternimmt, die geeignet sind, der Schiffahrt in dem internationalen Abschnitt Abbruch zu tun. Der in dem vorigen Artikel erwähnte Gerichtshof kann die Aussetzung oder die Einstellung dieser Arbeiten anordnen; er hat bei seinen Entschließungen den Rechten bezüglich der Berieselung, der Wasserkraft, der Fischerei und der anders-nationalen Interessen Rechnung zu tragen, welche im Falle des Einverständnisses aller Uferstaaten oder der in dem internationalen Ausschuß vertretenen Staaten den Erfordernissen der Schiffahrt vorzugehen haben.

Artikel 299:

An Stelle der festgesetzten Ordnung wird als Ersatz eine andere treten, die in einem von den alliierten und assoziierten Mächten entworfenen und vom Völkerbund genehmigten allgemeinen Uebereinkommen über die schiffbaren Wasserstraßen, deren internationalen Charakter dieses Uebereinkommen anerkennen würde, niedergelegt wird. Dieses Übereinkommen wird besonders auf die Gesamtheit der Donau, ebenso wie auf die anderen Bestandteile des gedachten Flußgebietes Anwendung finden können, die mit ihm unter einem allgemeinen Gesichtspunkt zusammengefaßt werden.

Artikel 300:

Oesterreich tritt den beteiligten alliierten und assoziierten Mächten . . . einen Teil der Boote und Schlepper ab . . .

Was die Donau anbelangt, so unterliegen ... dem Schiedsspruch ... alle Fragen, die sich auf die endgültige Verteilung der Schiffe, deren Eigentum oder Nationalität zu einer Meinungsverschiedenheit zwischen Staaten Anlaß geben könnte, und auf die Bedingungen dieser Verteilung beziehen.

2. Sonderbestimmungen über die Donau.

Artikel 301:

Die Europäische Donaukommission übt von neuem die Befugnisse aus, die sie vor dem Kriege hatte. Vorläufig wird diese Kommission jedoch lediglich von den Vertretern Großbritanniens, Frankreichs, Italiens und Rumäniens gebildet.

Artikel 302:

Von der Stelle ab, wo die Zuständigkeit der Europäischen Kommission aufhört, tritt das ... Flußgebiet der Donau unter die Verwaltung eines internationalen Ausschusses, der sich wie folgt zusammensetzt: aus zwei Vertretern der deutschen Uferstaaten, aus je einem Vertreter der anderen Uferstaaten, aus je einem Vertreter der in Zukunft in der Europäischen Kommission vertretenen Nichtuferstaaten.

Artikel 303:

Der im vorstehenden Artikel vorgesehene internationale Ausschuß tritt sobald als möglich ... zusammen und übernimmt bis zur Festsetzung einer endgültigen Donauordnung ... die Verwaltung des Flusses.

Die Entscheidungen dieses internationalen Ausschusses werden mit Stimmenmehrheit getroffen. Die Gehälter der Ausschußmitglieder werden von ihren betreffenden Ländern festgesetzt und bezahlt. Vorläufig wird ein eventuell sich ergebendes Defizit, das sich bei den Auslagen der Verwaltung des internationalen Ausschusses ergeben sollte, zu gleichen Teilen von den im Ausschuß vertretenen Ländern bestritten werden.

Artikel 304:

Oesterreich verpflichtet sich zur Anerkennung der Donauordnung, die durch eine Tagung der von den alliierten und assoziierten Mächten bestimmten Mächte festgesetzt wird, diese Tagung, bei der Vertreter Oesterreichs zugegen sein dürfen, tritt binnen einem Jahre nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages zusammen.

Artikel 305:

Der durch Artikel 57 des Berliner Vertrages vom 13. Juli 1878 Oesterreich-Ungarn erteilte (und von diesem auf Ungarn allein übertragene) Auftrag

zur Ausführung der Arbeiten am Eisernen Tor wird aufgehoben. Der mit der Verwaltung dieses Stromabschnittes betraute Ausschuß regelt vorbehaltlich der finanziellen Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages die Schlußrechnung. Die erforderlichen Abgaben werden keinesfalls seitens Ungarns eingehoben.

Artikel 306:

Für den Fall, daß die Tschecho-Slowakei, der serbo-kroatisch-slowenische Staat oder Rumänien nach erfolgter Ermächtigung oder im Auftrage des internationalen Ausschusses Herrichtungs-, Verbesserungs-, Bau- oder andere Arbeiten auf einem die Grenze bildenden Abschnitt des Flußgebietes unternehmen, steht diesen Staaten die Inanspruchnahme sowohl des gegenüberliegenden Ufers wie des außerhalb ihres Gebietes gelegenen Flußbetteiles in dem für die Vorarbeiten, die Ausführung und die Instandhaltung dieser Arbeiten notwendigen Umfang zu.

Artikel 307:

Oesterreich ist der Europäischen Donaukommission gegenüber zu allen Wiederherstellungen, Wiedergutmachungen und Entschädigungen für die von dieser Kommission während des Krieges erlittenen Verluste verpflichtet.

Gleichlautende Bestimmungen enthält der inzwischen bekannt gewordene ungarische Friedensvertrag §§ 275—202.

III. Die Rechtsanarchie auf der Donau.

Elf verschiedene, einander oft entgegengesetzte Normen regelten den Donauverkehr bis Kriegsausbruch. Das Prinzip der Territorialität und der Souveränität des Uferstaates machte sich ebenso geltend wie das internationale Recht und neben den Vorrechten des Anrainers kamen Bestimmungen über die Freiheit der Schiffahrt zum Ausdruck. Da jede Maßnahme, die für den ganzen Flußlauf von Wichtigkeit war, von einer ganzen Reihe von Staaten und von einer internationalen Kommission, deren Mitglieder auch Nichtuferstaaten waren, approbiert werden mußte, ist es klar, daß von einer einheitlichen, großzügigen Regelung nicht die Rede sein konnte.

Die einzelnen Abschnitte der Donau waren unter die verschiedenen Rechtsnormen folgendermaßen aufgeteilt:

1. **Der Okzakowarm.** Hier machte sich das territoriale Prinzip geltend, da dieser Zweigarm der Kiliamündung von Rußland als rein nationaler Fluß behandelt und die Schiffahrts-

maßnahmen einseitig getroffen wurden. Der Okzakowarm war also von der internationalen Kontrolle vollständig ausgeschaltet.

Es war ein Gebot der Notwendigkeit, Rußland nur auf einem nicht sehr bedeutenden Nebenarm das freie Verfügungsrecht einzuräumen, da es früher bestrebt war, im Interesse Odessas und der anderen russischen Schwarzen Meer-Häfen die Donaumündung versanden zu lassen.

2. Hinsichtlich des **Kiliarmes** waren eine exzeptionelle internationale und zwei nationale, nämlich russische und rumänische Rechtsnormen in Kraft. Im allgemeinen waren beim Kiliarme die Bestimmungen über den Sulinaarm in Geltung, außerdem stand er noch unter der Kontrolle der russischen und rumänischen Delegierten der Donaukommission. Dieses dreifache Recht verhinderte natürlich nicht, daß die Uferstaaten die internationale Rechtsnorm zum eigenen Vorteile verletzten.

3. Bei den übrigen Mündungsgebieten, also in erster Reihe bei dem für die Schiffahrt so wichtigen **Sulinaarm,** wie beim **Sankt Georgsarm** und auf der Donau **von der Mündung bis Braila,** waren die auf dem Prinzip der vollständig freien Schiffahrt aufgebauten Rechtsnormen in Kraft. Die Europäische Donaukommission beschloß hier vollkommen unabhängig die Schiffahrtsbestimmungen, die notwendigen Arbeiten und stellte auch im eigenen Wirkungskreis die Abgaben fest.

4. Die Gegend **zwischen Braila und dem Eisernen Tor** bei Orsova war der vom Londoner Vertrag errichteten Commission mixte untergeordnet, aber nur im Prinzip, da die von dieser internationalen Kommission ausgearbeiteten Statuten infolge des rumänischen Widerstandes nie ins Leben traten. Als erläuternde Rechtsquellen wurde das einschlägige Recht der drei Uferstaaten Bulgarien, Rumänien und Serbien herangezogen.

5. **Das serbische Donauufer zwischen Rumänien und Serbien beim Eisernen Tor** stand unter serbischer Rechtshoheit. Es handelte sich um eine Flußstrecke von nur einigen Kilometern.

6. **Das** gegenüberliegende **rumänische Ufer vom Eisernen Tor bis zur rumänisch-ungarisch-serbischen Grenze** unterstand dem rumänischen Recht. Es handelt sich hier um die Uferstrecke bei Turnseverin.

7. **Das Eiserne Tor** selbst stand im Sinne des Berliner Vertrages vom Jahre 1878 unter österreichisch-ungarischer Verwaltung. Oesterreich übertrug dieses Recht der königlich ungarischen Flußschiffahrtsbehörde. Ungarischerseits wurden nach der feierlichen Eröffnung des Eisernen Tores im Jahre 1899 eigene Rechtsnormen für das Eiserne Tor festgestellt.

Besonders kompliziert war die Stellung der Donauinsel **Ada-Kaleh,** die, bis 1912 unter türkischer Souveränität stehend,

inmitten des ungarischen, serbischen und rumänischen Hoheitsgebietes lag, also vier Rechtskreisen angehörte.

8. Das Gebiet flußaufwärts **vom Eisernen Tor entlang der ungarisch-serbischen Grenze bis Belgrad-Semlin** stand im Sinne eines Sonderabkommens aus dem Jahre 1882 unter gemeinsamer serbisch-österreichisch-ungarischer Verwaltung. Auf dem ungarischen Ufer waren die ungarischen, auf dem serbischen Ufer die serbischen Bestimmungen über Häfen, Schiffahrt, Flußpolizei und Sanitätswesen in Kraft, die aber merkwürdigerweise gleichlautend abgefaßt wurden.

9., 10., 11. Für die **ungarisch-österreichische Strecke von Belgrad-Semlin flußaufwärts** war zuerst die Donauakte aus dem Jahre 1857 maßgebend. In Ungarn wurde die Durchführung dieser Akte im Zoll- und Handelsbündnis mit Oesterreich ausgesprochen.

Auf dem **österreichisch-ungarischen** Gebiet bestand auch noch, falls er der Donauakte nicht widersprach, der bayerisch-württembergisch-österreichische Vertrag aus dem Jahre 1851 und der österreichisch-bayerische Vertrag ebenfalls aus dem Jahre 1851 einschließlich der diversen Zollbestimmungen.

Auf dem **deutschen Gebiet** waren die bereits erwähnten bayerischen und württembergischen Bestimmungen in Geltung.

Dieses Durcheinander konnte von den beteiligten Staaten trotz zahlreicher Bemühungen nicht in ein einheitliches Ganzes gebracht werden. Deshalb sah sich die Friedenskonferenz veranlaßt, im Friedensvertrage die Donaufrage **nur rechtlich** zu regeln und den ganzen Lauf der Donau von Ulm bis zur Mündung einschließlich der Nebenflüsse für international zu erklären, die vor dem Krieg bestandene Donaukommission wiederherzustellen und die Festlegung der notwendigen Rechtsnormen einer eigens zu diesem Zweck einzuberufenden internationalen Kommission zu übertragen.

Die jetzt geschilderten unmöglichen Zustände haben also die Entente bewogen, im Instrument des Friedensvertrages nur die grundlegenden Probleme bei Neuregelung der Donaufrage, die Beseitigung der Rechtsanarchie einer zweckmäßigen Lösung zuzuführen.

Im ersten Augenblick hat es den Anschein, als ob die rechtliche Frage bei der Lösung der Verkehrsprobleme der Donauschiffahrt eine nur untergeordnete Bedeutung hätte, in Wirklichkeit verhält es sich aber gerade umgekehrt, da die Verkehrsentwicklung von dem Ende der Rechtsanarchie abhängt. Die Sachverständigen der Entente haben jedenfalls die Sachlage vollständig erfaßt und haben, statt Oesterreich und Ungarn den technischen Ausbau des Donauweges auf österreichischem und ungarischem Gebiet vorzuschreiben, sich für die einzig richtige Maßnahme: die Internationalisierung des ganzen Flußlaufes entschieden. Zum Vorteile des Siegers, aber auch nicht zum Nachteile des Besiegten.

IV. Die Großschiffahrt auf der Donau.

Erst nach Regelung der juridischen Fragen kann an die Lösung der technischen Probleme geschritten werden. Zwei größere Pläne harren bereits seit längerer Zeit der Verwirklichung. Laut dem ersten Entwurf müßte die Donau von Regensburg bis Galac zu einer durchgehend zwei Meter tiefen Wasserstraße ausgebaut werden. Der Verwirklichung dieses Planes stehen keine unüberwindlichen technischen Schwierigkeiten im Wege, da nur beim Eisernen Tor erweiternde Arbeiten durchgeführt werden müßten. Die Kosten für diese Arbeiten wurden noch im Jahre 1916, also bei bereits stark erhöhten Regiespesen, auf nur 16 Millionen Kronen veranschlagt. Der durchgehend zwei Meter tiefe Wasserweg würde 650 bis 700 Tonnen großen Schiffen den ungestörten Verkehr von Galac flußaufwärts bis Regensburg und den Anschluß bei Wien an den Oder-Elbe-Kanal der Ostsee zu oder bei Steppberg an den Main-Rhein-Kanal der Nordsee zu ermöglichen.

Der zweite Plan bildet nur eine organische Ergänzung des ersten Projektes, da es sich nur darum handelt, die bereits zwei Meter tiefe Wasserstraße von der Mündung bis Budapest zu einer drei Meter tiefen Straße auszubauen und Budapest, wenigstens für kleinere Schiffe, zu einem Seehafen auszugestalten. Dieser letztere Plan wird namentlich von ungarischer Seite befürwortet und die Pläne hierzu stammen von dem erst im Sommer 1919 verstorbenen Ingenieur Ministerialrat Eugen v. Kvassay. Auch der Verwirklichung dieser Pläne stellt sich nur das Eiserne Tor entgegen. Hier kann aber die notwendige Tiefe durch Erbauung einer Kammerschleuse neben dem bereits bestehenden offenen Kanal erreicht werden.

Jedes der beiden Projekte muß von anderen Gesichtspunkten aus betrachtet werden. Da die beim Eisernen Tor notwendigen Arbeiten zu lösen sind, bieten auch die anderen noch durchzuführenden Arbeiten, die sich mehr auf die Regulierung des Flußbettes beziehen, keine Schwierigkeiten. Der durchgehend zwei Meter tiefe Wasserstand ermöglicht die Abwicklung eines großzügigen Donauverkehres um so mehr, als auch die deutschen Anschlußstraßen Main—Rhein und Elbe—Oder dieselbe Tiefe erhalten sollen. Sollte das Eiserne Tor und die Donaufurten vertieft werden, so wird vom Schwarzen Meer nicht nur bis Regensburg, sondern bis zur Nordsee und zur Ostsee die durchgehende zwei Meter tiefe Wasserstraße erzielt.

Das zweite Projekt, die drei Meter tiefe Wasserstraße von Sulina bis Budapest würde die ungarische Hauptstadt zu einem Seehafen umgestalten. Den erhöhten Kosten gegenüber würde eine erhöhte Leistungsfähigkeit und Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem

Seewege erreicht werden. In der Vergangenheit war der Donauweg auch schon aus dem Grunde nicht sehr entwicklungsfähig, weil der Seeweg bedeutend billiger war. Die Transportkosten von Galac bis Regensburg betrugen auf dem Donauweg für einen 650-Tonnen-Schlepper 18.000 Mark, pro Meterzentner 2·78 Mark. Die Kosten auf dem Seeweg von Galac bis Hamburg beliefen sich auf nur 7800 Mark, pro Meterzentner also 1·20 Mark. Der Seeweg war also pro Meterzentner um 1·58 Mark billiger als der Donauweg. Bei Ausbau des Donauweges und des Donau-Elbe-Kanals dürfte der Fall eintreten, daß die Transportspesen Hamburg—Galac via mare nicht viel billiger sein werden als im Donauverkehr, der letztere also dem Seeweg gegenüber konkurrenzfähig wird. Sichere Berechnungen lassen sich heute infolge der noch nicht bestimmbaren Transportspesen nicht aufstellen.

Die Vorbedingung der Erzielung des zwei Meter, wie auch des drei Meter tiefen Wasserweges bildet, wie bereits erwähnt, nur die Regulierung des Eisernen Tores. Im nachstehenden sollen kurz die zum größten Teile vom Ministerialrat v. Kvassay angefertigten Pläne über die Regulierung des Eisernen Tores mitgeteilt werden.

Die Regulierung des Eisernen Tores hatte der Berliner Vertrag des Jahres 1878 Oesterreich-Ungarn übertragen. Da das Eiserne Tor geographisch zu Ungarn gehörte, hatte letzteres die Durchführung der Arbeiten übernommen. Die Regulierung des Eisernen Tores war eine der schwierigsten Arbeiten, die Flußingenieure jemals durchzuführen hatten; nichtsdestoweniger konnten nicht alle Schiffahrtshindernisse beseitigt werden, so daß namentlich der Großschiffahrt bei niedrigem Wasserstande Schwierigkeiten erwachsen.

Heute bilden die Regulierungsarbeiten auf der unteren Donau zwei Gruppen. Die erste Gruppe umfaßt die Felsenbänke Stenka, Kozlje, Drjka, ferner die Stromschnellen von Tachtalia, Greben und Jucz oberhalb Orsova und der Kasanengen. Zur zweiten Gruppe gehört das Eiserne Tor unterhalb Orsova. Die in beiden Gruppen durchgeführten Arbeiten bestanden darin, daß die Riffe und Felsenbänke entfernt und eine zwei Meter durchgehende Tiefe angestrebt wurde. Nach Durchführung der Arbeiten hatte man zwar die erwünschte Tiefe, in den nicht regulierten Abschnitten tauchten aber neue Hindernisse, neue Felsenbänke auf. Diese Schwierigkeiten waren naturgemäß für das ganze Werk von Nachteil. Die Arbeiten besserten aber den Verkehr trotzdem in hohem Maße, namentlich wenn man bedenkt, daß vor der Regulierung oft selbst kleine Boote vor dem Eisernen Tore ausgeladen, Personen und Güter von Menschenkraft getragen und eine weite Strecke zu Fuß befördert werden mußten, um erst oberhalb der Stromschnellen wieder verladen werden zu können.

Ein weiterer Nachteil der Eisernen Tor-Strecke ist einerseits die

infolge der Regulierung erhöhte Geschwindigkeit des Flusses, die den Verkehr stromaufwärts bedeutend erschwert und zweitens die Grenze der Leistungsfähigkeit des Eisernen Tor-Kanales. In der Vergangenheit machten sich diese Mängel nicht so sehr bemerkbar, da bei den heute verkehrenden kleineren Schiffen und Schleppern die Geschwindigkeit durch stärkere Remorqueure bekämpft werden kann. Außerdem wurde auch die maximale Leistungsfähigkeit nie voll ausgenützt und selbst die Rekordziffer des Jahres 1909 von 850.000 Tonnen blieb hinter der effektiven Leistungsfähigkeit von 3 Millionen Tonnen weit entfernt.

Es handelt sich also um zwei Faktoren, die bei einem kleinen Donauverkehr in der Vergangenheit keine Rolle gespielt haben; das heißt aber natürlich nicht soviel, daß dieselben Momente in der Zukunft nicht eine Gefährdung aller Bestrebungen zur Hebung des Donauverkehres bilden können. Sind auf dem beide Gruppen umfassenden Donauabschnitt von Omoldova bis zum Eisernen Tor die heute die Schiffahrt noch behindernden Felsenbänke entfernt, so ist die durchgehende zwei Meter tiefe Wasserstraße gesichert. Nach der zweiten Regulierung des Eisernen Tores bildet die Regulierung der österreichischen Kataraktenstrecke und die Entfernung der noch vorhandenen Furten auf der österreichischen und ungarischen Donau keine Hindernisse mehr. Unterhalb des Eisernen Tores ist trotz der eventuell die Schiffahrt behindernden Furten die notwendige Wassertiefe infolge reichlicherer Wassermengen fast immer vorhanden.

Was sich über die zwei Meter tiefe Wasserstraße sagen ließe, gilt auch für die drei Meter tiefe Wasserstraße. Das einzige Schiffahrtshindernis, das sich der freien Durchfahrt von kleineren Seeschiffen bis Budapest entgegenstellt, ist auch hier die Donaustrecke von Omoldova bis zum Eisernen Tor.

Die erste Frage, die vor Ausbau der drei Meter tiefen Wasserstraße beantwortet werden muß, betrifft den Wasserstand. Aus den Daten über das wasserarme Jahr 1911 geht hervor, daß sich auf der 805 Kilometer langen rumänischen Strecke von Galac bis Orsova 27 Furten befanden, bei denen der niedrigste Wasserstand die drei Meter nicht erreichte. Mit Ausnahme von acht Furten hatten aber alle einen Wasserstand von mehr als zweieinhalb Metern. Die Entfernung dieser Furten unterblieb nicht infolge technischer Schwierigkeiten, sondern vielmehr aus dem Grunde, weil sich Rumänien und Bulgarien über die gemeinsam durchzuführenden Regulierungsarbeiten auf der ungefähr 400 Kilometer langen gemeinsamen Strecke nicht einigen konnten.

Auch die 695 Kilometer lange Strecke von Orsova bis Budapest weist keine unüberwindlichen Schwierigkeiten auf. Von Orsova bis Paks fehlt bei ungefähr 20 Furten die erwünschte Tiefe von drei Metern, zumeist aber nur dort, wo die Donau

bisher nicht reguliert wurde. Von Paks bis Budapest ist die Zahl der Furten bereits größer, ihre Vertiefung auf drei Meter aber leicht durchzuführen.

Nur das Eiserne Tor, zu dessen Vertiefung auf zwei Meter schon größere Arbeiten notwendig sind, kann nicht ohneweiters auf drei Meter vertieft werden, hauptsächlich aus dem einen Grunde, weil infolge einer weiteren Vertiefung des Eisernen Tor-Kanales der Fluß so reißend würde, daß an eine Aufwärtsremorquierung größerer Schiffe nicht gedacht werden könnte. Außerdem müßten die Kosten für den Ausbau der Donau auf eine Tiefe von drei Metern durch einen großen Verkehr hereingebracht werden, dem stünde dann die Begrenztheit der Leistungsfähigkeit des Eisernen Tores im Wege.

Diesem circulus vitiosus auszuweichen, hatte nun Kvassay vorgeschlagen, neben der heutigen offenen Wasserstraße, die zu einer Tiefe von zwei Metern ausgebaut werden kann, als neue Wasserstraße eine Kammerschleuse zu bauen, die eine Tiefe von drei Metern hätte und in der die Geschwindigkeit des Wassers vollständig aufgehoben werden kann. Als Schiffstypus für den kombinierten See- und Flußverkehr kämen in erster Reihe gegenüber den 650 bis 700-Tonnen-Schleppern der zwei Meter tiefen Wasserstraße Schlepper von 3000 bis 3600 Tonnen und Dampfer von 1500 bis 1800 Tonnen in Betracht. Kombinierte See- und Flußschiffe sind übrigens schon lange im Verkehr, namentlich zwischen den Rheinhäfen einerseits und deutschen, englischen, dänischen, schwedischen und russischen Nord- und Ostseehäfen anderseits, ferner im Verkehr zwischen dem Schwarzen Meer, dem Azowschen Meer und dem Donfluß.

In dieser Hinsicht sei auch auf das vom preußischen Verkehrsminister dem Landtag in den Jahren 1909 und 1913 vorgelegte Memorandum hingewiesen, in dem es über die auf dem Rhein verkehrenden Schiffe heißt:

Die im Jahre 1888 mit drei Schiffen von insgesamt 1860 Tonnen Gesamtleistungsfähigkeit aufgenommene kombinierte Rhein- und Seeschiffahrt zwischen Köln und London einerseits und zwischen den Häfen der Ostsee und der Nordsee anderseits hat sich weiter entwickelt. Zwölf Gesellschaften besitzen für diesen Verkehr insgesamt 62 Spezialdampfer, deren Aufnahmefähigkeit zwischen 340 und 1270 Tonnen variiert. Mit Hilfe dieser Schiffe konnten auf kombiniertem Wege 350.000 bis 450.000 Tonnen Waren versendet werden. Außer diesen zwölf Gesellschaften verfügten zwei andere Gesellschaften über 48 kleinere Schiffe mit einer Leistungsfähigkeit von 500 bis 1200 Tonnen, die den Handel der Rheinhäfen mit den Ostseehäfen vermittelten. Diese Schiffe sind derart konstruiert, daß sie auch unter kleineren Brücken durchfahren, auf

Flüssen von Fluß-, auf dem Meere von Seeremorqueuren remorquiert werden können.

Neben den ungarischen Regulierungsplänen Kvassays sei auch noch des Projektes des Kölner Ingenieurs Rosemeyer gedacht, der seine Entwürfe über die Regulierung des Eisernen Tores der im September 1916 in Budapest zusammengetretenen Donaukonferenz vorgelegt hatte. Rosemeyer will die 114 Kilometer lange Donau-Kataraktstrecke nördlich von Jucz bis Brza Palanka unterhalb des Eisernen Tores durch einen 20 Kilometer langen Kanaltunnel umgehen. Dieser Tunnel müßte unter einem 800 Meter hohen Gebirge hindurchgeführt werden. Die gefährliche Donaustrecke wäre durch diesen Kanaltunnel um 94 Kilometer verkürzt. Das zu durchbrechende Gebirge besteht aus Jurakalk und eignet sich sehr für Tunnelbauten. Die neue Wasserstraße würde die in der Gegend von Jucz befindlichen Stromschnellen, den Kasanpaß, den Kasanstrudel, das Eiserne Tor und das für die Schiffahrt ebenfalls schwierige Gebiet südlich des Eisernen Tores umgehen. Die obere Mündung des Kanaltunnels wäre durch eine 325 Meter lange Schleuse gegen die Donauflut geschützt. Die untere Mündung würde mit dem bedeutend niedrigeren Wasserspiegelniveau bei Brza Palanka in Verbindung stehen. Bei der unteren Schleuse sollten auch Wasserwerke errichtet werden, die jährlich 290 Millionen Kilowattstunden Elektrizität liefern könnten. Die Breite des Kanaltunnels würde 25 Meter, die Tiefe vier Meter betragen. An beiden Wänden des Tunnels wären Schienen für elektrische Remorqueurlokomotiven zu legen. Im Innern des Tunnels selbst sind Ausweichstellen vorgesehen, die eine systematische, in beiden Richtungen mögliche Abwicklung des Verkehres zur Folge hätten. Die Maximalbeladung der einzelnen Schlepper wäre 1250 Tonnen, die Leistungsfähigkeit des Tunnels 60 Millionen Tonnen jährlich. Die Kosten dieses Tunnels einschließlich der Vorbauten, elektrischen Anlagen und Schleusen hatte Rosemeyer im Jahre 1916 auf 190 Millionen Kronen, ohne elektrische Anlagen auf 160 Millionen Kronen berechnet. Die Grundlage dieser Berechnungen waren der Kostenvoranschlag für den Roves-Tunnel, der einen 7·2 Kilometer langen Abschnitt des Arles-Marseilleser-Kanals bildet und der auch erst im dritten Kriegsjahr 1916 fertiggestellt und dem Verkehr übergeben wurde.

Das Rosemeyersche Projekt würde nach den Berechnungen des Verfassers auch materiell reiche Zinsen tragen, nur setzt es einen Minimalverkehr von 20 Millionen Tonnen voraus, der von der bis heute erreichten Rekordziffer von 850.000 Tonnen ziemlich weit entfernt ist. Nichtsdestoweniger ist der Rosemeyersche Entwurf so kühn, daß seiner gedacht werden mußte, auch wenn seine Verwirklichung nicht aktuell ist.

Die Lösung der rechtlichen Probleme und die Entfernung der

Schiffahrtshindernisse sind von schwerwiegender Bedeutung, sie bilden aber bloß die Vorbedingung dessen, daß die Donau zu einem Großschiffahrtswege ausgestaltet werde. Die wirkliche Großschiffahrt bedeutet internationale Verbindungen mit anderen Flußsystemen. Welche diese internationalen Verbindungen sind, soll nun nachstehend behandelt werden.

V. Die Donau der Zukunft.

1. Donau—Main—Rhein.

Die am meisten besprochene und am lebhaftesten diskutierte Kanalverbindung der Donau mit anderen Flüssen ist der Großschiffahrtsweg Donau—Main—Rhein. Schon von altersher geplant ist das Projekt, das namentlich während des Krieges von deutscher Seite aus forciert worden ist, um durch eine leistungsfähige, ununterbrochene künstliche und natürliche Wasserstraße vom Atlantischen Ozean quer durch die Länder der vier verbündeten Mittelstaaten bis zum Schwarzen Meer die Folgen der Blockade abzuschwächen. Die immer größer werdenden Schwierigkeiten hinderten aber auch während des Krieges den Ausbau dieser Wasserstraße. Durch eine Internationalisierung der Donau und durch die geplante Internationalisierung auch dieser Wasserstraße hat der Plan eines leistungsfähigen und vor allem einheitlichen Verkehrsweges nur an Bedeutung gewonnen.

Für die Donau-Rhein-Verbindung sind im Laufe der Jahrhunderte mehrere Alternativpläne ausgearbeitet worden. Der modernste Plan ist jener, der als Kanalprojekt der bayerischen Regierung bekannt ist. Da in dieser Gesetzvorlage die technischen Möglichkeiten neu geprüft und ein gründlicher Kostenvoranschlag angefertigt wurde, hat unter den heutigen Umständen dieser Plan am ehesten Wahrscheinlichkeit, verwirklicht zu werden.

Hinsichtlich der Trace des neuen Großschiffahrtsweges ging die bayerische Regierung in ihrer Vorlage von dem Wunsche aus, die allgemeine Richtung der bestehenden Wasserstraßen beizubehalten. Motiviert wird diese Stellungnahme mit den bereits bestehenden Verkehrsverbindungen, den an der Wasserstraße liegenden Umschlagstationen und der geographischen Lage der industriellen Niederlassungen. Außer den lokalen bayerischen Interessen werden aber im Falle der Beibehaltung der heutigen Richtung der Wasserstraßen auch die Transitinteressen gefördert. Die geographische Lage der zu verbindenden Wasserstraßen ist diesem Projekte ebenfalls günstig, da nur zwischen der Donau und Nürnberg infolge Speisungsschwierigkeiten ein neuer Weg gesucht werden muß.

Die gesamte Länge des Großschiffahrtsweges wird 734 Kilometer betragen. Kopfstation wäre Passau an der deutsch-österreichischen Grenze. Von hier würde er dann bis Regensburg und von dort teils im Donautal, teils in Seitenkanälen bis Steppberg geführt werden. Als Ausgangspunkt der neuen künstlichen Wasserstraße wurde Steppberg gewählt, da hier infolge Einmündung des Lech in die Donau die Speisung des Donau-Main-Verbindungskanales auch im wasserarmen Gelände ermöglicht wird. Bei Steppberg beginnt der neue Kanal, der über Nürnberg bei Bamberg in den Main mündet, um dann dem Mainfluß folgend über Aschaffenburg und Frankfurt in den Rhein zu münden.

Hinsichtlich der Tiefe bestand ursprünglich der Plan, die neue Verkehrsstraße auf 2·5 Meter auszubauen, und zwar aus dem Grunde, weil nach Durchführung der Flußregulierungsarbeiten auf dem Main vom Rhein bis Aschaffenburg 1500 Tonnenschiffe verkehren könnten, die einen Tiefgang von 2·5 Meter haben. Da aber auf der Donau südlich von Passau keine so großen Schiffe verkehren können und bei Niedrigwasser die Fahrt mit voller Ladung nicht einmal 1000-Tonnen-Schleppern garantiert werden kann, erschien es genügend, die neue Wasserstraße für einen Wasserstand von durchgehend 2 Meter Tiefe auszubauen; um so mehr, als kaum Aussicht vorhanden ist, auf der bayerischen und österreichischen Donau in absehbarer Zeit eine größere Tiefe zu erreichen und ständig aufrechtzuerhalten.

Hinsichtlich der Baukosten wurden vor Unterbreitung der Gesetzvorlage durch die bayerische Regierung genaue Berechnungen vorgenommen, die schon die durch den Krieg hervorgerufenen höheren Kosten berücksichtigten, aber heute bei weitem überholt sind. Dennoch können sie einen gewissen Anhaltspunkt bieten.

Die Gesetzvorlage gliedert den neuen Wasserweg in seine einzelnen Abschnitte, da die Kosten infolge der Verschiedenheit der Bau- und Regulierungsarbeiten ganz verschieden sind. Der neue Wasserweg zerfällt in drei von einander technisch streng geschiedene Abschnitte, und zwar:

1. Die Donau von Regensburg oder Saal bis Steppberg 75 Kilometer und Regensburg oder Saal bis Passau 209 Kilometer;

2. der Kanal von Steppberg bis Bamberg 167·5 Kilometer und

3. der Main von Bamberg bis Mainz 282·5 Kilometer.

Auf der Donaustrecke müssen im Interesse der Großschiffahrt verschiedene Arbeiten durchgeführt, und zwar zuerst auf der 70 Kilometer langen Strecke von Steppberg bis Saal Seitenkanäle gebaut werden. Auf der 209 Kilometer langen Strecke

von Regensburg bis zur österreichischen Grenze unterhalb Passau dürfte die Regulierung des Niedrigwassers genügen. Nur einzelne Flußabschnitte wären durch Schutzdämme oder Kanäle zu ergänzen. Die im Donauabschnitt erwachsenden Kosten wurden auf durchschnittlich 525.000 Mark pro Kilometer, die Gesamtkosten auf 284 mal 525.000, also insgesamt 149 Millionen Mark veranschlagt.

Die Baukosten des Kanals waren mit 1·97 Millionen Mark pro Kilometer berechnet. Der Bau des Kanals würde sich also auf 167·5 mal 1·97, gleich 330 Millionen Mark gestellt haben.

Die Mainstrecke benötigt den Bau von Kanälen und Seitenkanälen sowie selbständige Regulierungen. Die Kosten waren mit 607.000 Mark pro Kilometer, also 282·5 mal 607.000, das sind 171 Millionen Mark in Voranschlag gebracht.

Laut dem Kostenvoranschlag der bayerischen Regierung hätte also der Bau des 734 Kilometer langen Großschiffahrtsweges 650 Millionen Mark beansprucht.

Zu den einmaligen Baukosten müssen auch noch die Betriebsausgaben hinzugerechnet werden. Diese waren folgendermaßen kalkuliert:

Für 5prozentigen Zinsendienst und Amortisation des 650 Millionen Mark betragenden Baukapitales 32·5 Millionen Mark pro Jahr. Betriebsspesen: Bei einem Verkehr von 5 Millionen Tonnen jährlich 7·5 Millionen Mark, bei einem Verkehr von 10 Millionen Tonnen jährlich nur 7·9 Millionen Mark. Ausgaben für Schleppdienst bei einem Verkehr von 5 Millionen Tonnen 1·24 Millionen Mark, bei einem Verkehr von 10 Millionen Tonnen 1·95 Millionen Mark jährlich. Die Gesamtausgaben beliefen sich daher bei einem Verkehr von 5 Millionen Tonnen auf 41·24 Millionen Mark und bei einem Verkehr von 10 Millionen Tonnen auf 42·35 Millionen Mark jährlich.

Die diesen Ausgaben gegenüberstehenden Einnahmen können nicht direkt ausgerechnet werden, da verschiedene Tarifsätze in Betracht gezogen werden müssen. Die Festsetzung vollständig einheitlicher Frachtsätze ist infolge der außerordentlich abweichenden Baukosten der einzelnen Abschnitte nicht gut möglich. Hinsichtlich der Festsetzung von Tarifen sind vier Zonen vorgesehen:

1. Der freie Donauabschnitt von Passau bis Saal;
2. das Donautal von Saal bis Steppberg;
3. der Kanal von Steppberg bis Bamberg und
4. der Main von Bamberg bis Mainz.

Für die Kanalstrecken waren viermal so hohe Sätze (0·8 Pfennig pro Tonnenkilometer gegen 0·2 Pfennig) vorgesehen. Während bei den Ausgaben die Größe des Verkehres untergeordnete

Bedeutung hat und ein Verkehr von 5 Millionen Tonnen annähernd dieselben Betriebskosten bedingt wie ein doppelt so großer Verkehr, spielt bei den Einnahmen oberhalb einer gewissen Grenze das Plus einer jeden Tonne eben infolge der Unveränderlichkeit der Ausgaben eine große Rolle. Der Kostenvoranschlag rechnet nämlich bei einem 5-Millionen-Tonnenverkehr mit 17·41 Millionen Mark, beim 10-Millionen-Tonnenverkehr aber mit 41·12 Millionen Mark Einnahmen. Ein 10-Millionen-Tonnenverkehr würde also die Ausgaben decken.

Neben dieser Donau-Main-Rhein-Verbindung sei auch noch kurz der anderen weniger bekannten Verbindungen zwischen der Donau und dem Rhein gedacht. So schlägt der Basler Ingenieur Gelpke vor, den Bodensee zum Rückgrat des mitteleuropäischen Wasserstraßensystems zu machen, da dieses Becken den Mittelpunkt der Verkehrswege der Loire, des Rheins, der Rhone- und der Donau bildet. Durch einen Ausbau dieser Flüsse könnte der Seeverkehr bis zum Herzen Europas gebracht werden. Die Aufgabe der Schweiz wäre nun, den Rhein als Großschiffahrtsweg bis Sankt Margarethen am Bodensee auszubauen. Die Fortsetzung dieses Projektes, das übrigens auch vom bayerischen Minister Soden aufgeworfen wurde, wäre der Ausbau der Donau zu einem Großschiffahrtsweg bis Ulm, von wo dann ein Kanal die Verbindung mit dem Bodensee herstellen könnte.

Die Bewohner des linken Rheinufers wollen die Mosel zu einem Großschiffahrtsweg ausbauen und dem Donau-Rhein-Weg angliedern. Dieses Projekt dürfte aber durch die Abtrennung Lothringens vom Deutschen Reich vorläufig nicht zeitgemäß sein. Eine andere Interessentengruppe fordert statt des Mains den Neckar als Verbindungsweg zwischen Donau und Rhein und beruft sich darauf, daß dieser Fluß leichter dem erhofften Ziel einer Großschiffahrtsstraße zugänglich gemacht werden könne als der Main.

Das Problem der Donau-Rhein-Verbindung hat außerdem noch eine ganze Reihe anderer Kanalprojekte zur Diskussion gestellt. So protestiert Norddeutschland gegen eine Ausschaltung seines Gebietes von der zukünftigen mitteleuropäischen Binnenschiffahrt und fordert den Werra-Main-Kanal als direkte Verbindung zwischen dem Meere und Bayern. Ebenfalls im norddeutschen Interesse wäre die Weser-Rhein-Verbindung, die namentlich die infolge Verkehrshindernisse noch nicht aufgeschlossenen Eisenerzgegenden durchziehen würde. Ein Alternativprojekt wäre die Weser-Donau-Wasserstraße.

Die Nachteile der Rhein-Main-Donau- und der Weser-Donau-Straße sollte eine Rhein-Elbe-Donau-Straße vermeiden. Die Trace dieser Wasserstraße würde den Lauf des

unteren Rheins über Hannover, Magdeburg mit Prag und Wien verbinden. Die Rhein-Main-Donau- und Rhein-Elbe-Donau-Straße könnten auch nebeneinander bestehen, da sie beide ganz andere Produktionsgegenden durchfließen. Die beiden Alternativlinien wären: Duisburg (Rhein) — Bamberg (Main) — Regensburg (Donau) — Passau (Donau) — Wien (Donau) (1371 Kilometer, 53 Schleusen) und anderseits Duisburg (Rhein) — Magdeburg (Elbe) — Prag (Moldau) — Wien (Donau) (1326 Kilometer, 72 Schleusen).

Im Interesse einer mitteleuropäischen Großschiffahrt ist auch an eine Verbindung des Rheins mit der Rhone gedacht worden, und zwar von Koblenz am Rhein bis Chancy an der Rhone. Die Schweiz hat sich bereit erklärt, 100.000 Francs zu den Kosten dieser Wasserstraße beizusteuern.

2. Der Donau-Oder-Elbe-Kanal.

Neben den Vorteilen, die der Donau-Main-Rhein-Kanal für die Uferstaaten und den gesamten transkontinentalen Verkehr hat, weist er auch einen großen Nachteil auf, der sich zwar in normalen friedlichen Zeiten nicht fühlbar macht, der aber in Kriegszeiten die Nützlichkeit der Wasserstraße stark beeinträchtigen und bis zu einem gewissen Grade illusorisch machen kann. Dieser Nachteil ist, daß die Rheinmündung nicht jenem Staate gehört, wie das Hinterland und der größte Teil des Flußlaufes. Hiezu tritt nun der Umstand, daß das linke Rheinufer zum Teil französisch geworden ist. Die deutschen annexionistischen Kreise forderten deshalb schon öfters eine, wenn es sein muß, auch gewaltsame Besitzergreifung Rotterdams, da aber mit einer deutschen Rheinmündung in absehbarer Zeit nicht zu rechnen sein dürfte, hat man durch Projektierung anderer Wasserstraßen versucht, eine Verbindung zwischen der Donau und einer deutschen Seehafenstadt herzustellen. Diese Verbindung wäre die bereits erwähnte Elbe-Donau-Verbindung, die von Hamburg nach Wien führen würde. Durch zweckentsprechenden Ausbau gemeinsam liegender Strecken könnte gleichzeitig auch eine Donau-Oder-Verbindung hergestellt werden, die weitergehend das galizische, polnische und russische Wasserstraßensystem in die west- und mitteleuropäische Binnenschiffahrt einbeziehen könnte.

Hat schon der Donau-Main-Rhein-Kanal eine verkehrsfördernde Wirkung für die Entwicklung der österreichischen Donauhäfen, so würde der Oder-Elbe-Kanal Wien geradezu zum Mittelpunkte des mitteleuropäischen Donauverkehres machen, namentlich wenn er in der ursprünglichen Form zur Ausführung gelangen sollte.

Auch der Donau-Oder-Kanal hätte schon vor mehreren

Jahrhunderten erbaut werden sollen, aber ebenso wie bei der Main-Rhein-Wasserstraße mehrten sich auch hier nur die Pläne und bis zum heutigen Tage ist man über Projekte nicht hinaus gelangt. Im letzten Jahrhundert trat die Frage des Donau-Oder-Kanals seit dem Jahre 1873 in den Vordergrund, in welchem Jahre der österreichische Reichsrat der Anglo-Oesterreichischen Bank die Konzession erteilt hatte, den Donau-Oder-Kanal auszubauen und in Betrieb zu setzen. Als Beispiel für den Kanal wäre der französische Typus für 300-Tonnen-Schiffe genommen worden. Die Baukosten waren auf 100 Millionen Kronen veranschlagt, der Ausbau unterblieb aber infolge des finanziellen Krachs.

Das Projekt verschwand aber nicht mehr von der Tagesordnung. Die Tschechen unterstützten ebenfalls diesen Plan und verlangten eine Verbindung der Elbe mit der Moldau, die Polen wünschten die Ergänzung bis zur Weichsel und zum Dnjestr und da auch von Deutschland her auf eine ganz Mitteleuropa umfassende Lösung gedrängt wurde, unterbreitete der damalige österreichische Ministerpräsident Dr. Ernest von Koerber am 4. März 1901 eine Gesetzvorlage über den Ausbau der österreichischen Wasserstraßen, die am 11. Juni desselben Jahres bereits sanktioniert werden konnte.

Das neue Gesetz veranschlagte das zu schaffende Verkehrsnetz im ganzen auf 1479·4 Kilometer Länge, und zwar auf 1144·9 Kilometer Kanalhauptlinien und 335 Kilometer zu kanalisierende Flußstrecken, die folgendermaßen verteilt worden wären:

1. Ein Schiffahrtskanal von der Donau zur Oder;
2. ein Schiffahrtskanal von der Donau zur Moldau nächst Budweis, nebst der Kanalisierung der Moldau von Budweis bis Prag;
3. ein Schiffahrtskanal vom Donau-Oder-Kanal zur mittleren Elbe, nebst Kanalisierung der Elbestrecke von Melnik bis Jaromer;
4. eine schiffbare Verbindung vom Donau-Oder-Kanal zum Stromgebiete der Weichsel und bis zu einer schiffbaren Strecke des Dnjestrs.

Die auszuführenden Arbeiten sollten folgende Länge haben:

Schiffahrtskanäle:

1. Donau-Oder-Kanal	270·75	Kilometer
2. Donau-Moldau-Kanal von Korneuburg bis Moldau	198·15	„
3. Mährisch-Böhmischer Kanal von Prerau vom Oderkanal abzweigend bis Pardubitz an der Elbe	196·00	„
4. Oder-Weichsel-Dnjestr-Kanal . . .	480·00	„
Zusammen	1144·90	Kilometer

Flußkanalisierungen:

1. Moldau von Budweis bis Prag . . . . 185·00 Kilometer
2. Elbe ab Pardubitz . . . . . 150·00 „

Zusammen 335·00 Kilometer

Als Grundlage dieses ganzen Systems und von größter Wichtigkeit für Wien und die deutschösterreichischen Gebiete ist der Donau-Oder-Kanal, der selbst gegenüber der Main-Rhein-Verbindung die Wasserstraße Mitteleuropas genannt wurde und als deren Verfechter auch Erzherzog Heinrich Ferdinand eine Broschüre veröffentlichte. Die Mündung des Kanales in den Donaustrom ist im Weichbilde Wiens in einem Kanalhafen projektiert. Die Trace soll Floridsdorf, Deutsch-Wagram, Angern, Dürnkrut, Göding, Prerau, Leipnik, Witkowitz und Mährisch-Ostrau berühren und bei Oderberg enden. Als Abzweigung wurde auch ein Seitenkanal nach Brünn in Erwägung gezogen.

Bei Prerau hätte die Verbindungsstraße bis Pardubitz an der Elbe beginnen sollen, während die Fortsetzung zum Stromgebiet der Weichsel und des Dnjestr im Gesetze ab Oderberg vorgesehen war.

Vom österreichischen Standpunkt aus wäre die Hauptaufgabe des Donau-Oder-Kanales die Bewältigung der Kohlentransporte aus dem mährisch-schlesischen Bergwerkgebiete. Durch die Herstellung der Verbindung mit der Ost- und Nordsee und dem Schwarzen Meer werden Länder von so verschiedener Kultur und Wirtschaft durchzogen, daß alle Entwürfe den stereotypen Satz enthalten, der Kanal werde einen nach Millionen zu rechnenden Güteraustausch nach sich ziehen. Bis zum heutigen Tage ist aber dem Beispiele der Rhein-Main-Donauprojekte folgend gar nichts geschehen.

Die Mündung des Donau-Oder-Kanales, wie auch der beiden Rhein-Elbe-Donau-Verbindungen bei Wien hätte naturgemäß die Stellung Wiens in der Weltwirtschaft bedeutend gestärkt. Damit nun dieser Fall nicht eintreten möge, wurde von ungarischen Fachleuten Alternativpläne ausgearbeitet, die die Hauptlinie des Verkehres zwar unberührt gelassen, dafür aber den größten Teil des zu erwartenden Verkehres statt nach Wien nach Budapest geleitet hätten. Als Vorkämpfer dieses Planes trat der spätere Handelsminister Baron Josef Szterényi auf, der über den Donau-Oder-Kanal folgendes schrieb:

Der Ausbau dieses Kanales ist das wichtigste Interesse, da er sowohl Oesterreich wie auch Ungarn auf dem Wasserwege mit Oderberg verbindet, von wo die schiffbar gemachte Oder zu den bedeutendsten Teilen Norddeutschlands führt. Die Abzweigung bei Prerau zur Elbe schafft die Verbindung mit anderen bedeutenden Gebieten Deutschlands. Der Ausbau des Donau-Oder-Kanales ist

eine der wenigen Angelegenheiten von wirklich gemeinsamen Interessen zwischen Oesterreich und Ungarn (der Artikel ist im Frühjahr 1917 erschienen). Ungarischerseits könne man sich aber nicht der österreichischen Auffassung anschließen, die die Donau als Großschiffahrtsstraße unbedingt bis zum Herzen Oesterreichs, bis nach Wien führen will, wohin ja auch der Ausgangspunkt der Donau-Oder-Wasserstraße zu verlegen wäre. Wien ist unzweifelhaft dazu ausersehen, ein Verkehrszentrum zu sein, nur darf man nicht im Interesse der Stellung Wiens den Charakter des Donau-Oder-Kanales gefährden. Das österreichische Projekt der Einmündung des neuen Kanales bei Wien ist aber naturwidrig, da es von den aus Ungarn kommenden Schiffen fordert, zuerst flußaufwärts bis nach Floridsdorf zu fahren, um dann denselben Weg auf dem Kanal zurückzulegen, um nach Göding zu gelangen. Die natürlichere und um viele Millionen billigere Verbindung wäre die Schiffbarmachung der March bis Göding. Im Falle dieser Tracierung könnten die Sonderinteressen Wiens durch einen Seitenkanal befriedigt werden.

Dieser vom Baron Szterényi entworfene Plan hat viele Vorteile, die denn auch von den Tschechen voll gewürdigt wurden. Diese beschlossen, ihn bei Schiffbarmachung der March nicht nur bis Göding oder im besten Falle bis Stillfried, sondern bis zur Einmündung der March in die Donau bei Theben (Dévény-Ujfalu) den tschechischen Wirtschaftsinteressen dienstbar zu machen; den ungarischen Interessen entsprechend, um die Stellung Wiens nicht zu fördern und auch den österreichischen Wünschen gehorchend, um Budapest nicht zum Mittelpunkt des gesamten Donauverkehres zu machen, sondern um die altehrwürdige ungarische Krönungsstadt Pozsony, das von alter deutscher und ungarischer Kultur großgewordene Preßburg, den von den Tschechen geforderten und von ihnen in Bratislava getauften Donauhafen, zur Beherrscherin des internationalen Donauverkehres zu machen.

3. Ungarn und Jugoslawien.

Ungarn hat auch schon seit einer langen Reihe von Jahrzehnten zwei große Kanalprojekte ausgearbeitet. Diese Pläne behandeln die Verbindung der Donau einerseits mit der Theiß und anderseits mit der Save. Die Verwirklichung des zweiten Kanales ist nun infolge der Aufteilung Ungarns Aufgabe des jugoslawischen Staates geworden, so daß im Interesse der Förderung der Großschiffahrt auf der Donau nur mehr der Ausbau der künstlichen Wasserstraße zur Theiß die Aufgabe Ungarns bilden kann. Eine der ersten Aufgaben des neuen Ungarns soll denn auch der Ausbau dieses Kanales sein.

Als Ausgangspunkt der verschiedenen Donau-Theiß-Projekte ist ohne Unterschied Budapest, beziehungsweise der unterhalb von Budapest zu erbauende Handelshafen in Aussicht genommen. Als Einmündung in die Theiß kommen drei Häfen in Betracht, und zwar Szolnok an der Zagyvamündung, Csongrád an der Körösmündung und Szeged an der Marosmündung.

Die Entfernung zwischen den beiden Endpunkten Budapest—Szolnok wäre auf der künstlichen Wasserstraße mit 141 Kilometern um über 700 Kilometer kürzer als auf der natürlichen Wasserstraße von Budapest donauaufwärts bis zur Theißmündung bei Titel und theißaufwärts bis Szolnok.

Die kürzeste Verbindung zwischen Donau und Theiß wäre die Linienführung nach Szolnok. Technisch sind keine besonderen Hindernisse zu bewältigen. Auch ist Szolnok Mittelpunkt des großen Handels in Getreide und Holz, das von der oberen Theißgegend kommend in Szolnok zur Verladung gelangt. Nichtsdestoweniger entschieden sich in letzteren Jahren alle maßgebenden ungarischen Kreise für die Wahl von dem mehr südlich gelegenen Csongrád als Kopfstation an der Theiß. Die um einige Kilometer längere Linienführung wird durch die größere Produktionsfähigkeit der aufzuschließenden Gebiete kompensiert, außerdem ist auch der Ausbau eines Seitenkanals nach der großen Theißstadt Szeged vom Budapest-Csongráder-Kanal aus sehr leicht möglich. Szeged ist die zweitgrößte Stadt Ungarns, besitzt bedeutende Industrieanlagen, ist nach Budapest auch die größte Handelsstadt Ungarns, ein wichtiger Knotenpunkt und Umschlagplatz zwischen den landwirtschaftlichen Produkten der ungarischen Tiefebene und den reichen Naturschätzen der Karpathen. Bei Szeged mündet übrigens auch die Maros in die Theiß, für deren Schiffbarmachung bis Maros-Vásárhely, tief im Herzen Siebenbürgens, am Fuße der Karpathen, die Pläne ebenfalls schon ausgearbeitet sind.

Hätte der Ausbau des Donau-Theiß-Kanales schon für das alte Ungarn große Vorteile gezeitigt, so ist in naher Zukunft die Verwirklichung dieser künstlichen Wasserstraße geradezu ein Erfordernis der Selbsterhaltung. Der Kanal soll nämlich nicht nur der Schiffahrt, sondern auch landwirtschaftlichen Berieselungsarbeiten dienen, die eine erhebliche landwirtschaftliche Mehrproduktion nach sich ziehen würden. Ohne landwirtschaftliche Mehrproduktion wird das seiner landwirtschaftlich erträgnisreichsten Gebiete verlustig gehende Ungarn nicht nur an eine Ausfuhr, sondern auch an eine Befriedigung der Bedürfnisse der eigenen Bevölkerung nicht denken können.

Der zweite Kanal, dessen Ausbau Ungarn schon seit dem Ende des XVIII. Jahrhunderts projektiert hatte, betrifft die künstliche Verbindung zwischen Vukovár an der Donau und Samac an der Save. Diese Wasserstraße würde die 476 Kilo-

meter lange Strecke donauabwärts bis Semlin-Belgrad und save-aufwärts bis Samac um 420 Kilometer verkürzen, ganz davon abgesehen, daß auf dem vermiedenen Saveabschnitt zahlreiche Schiffahrtshindernisse nur mit großen Kosten aus dem Wege geräumt werden könnten. Die neue Wasserstraße wäre besonders für die Verwertung der bosnischen Bergwerksprodukte von Bedeutung. Neben diesem mehr lokalen Interesse am Ausbau des Kanales besteht seine internationale Bedeutung in der Herstellung einer Schiffahrtsverbindung zwischen der Donau und der Adria. In Verbindung mit dem Ausbau des Donau-Save-Kanales ist auch eine Regulierung und Schiffbarmachung der Save bis Sissek und der hier einmündenden Kulpa bis knapp vor Fiume geplant. Hier müßte dann die künstliche Wasserstraße aufhören, da bei dem heutigen Stand der Technik die Bekämpfung einer so großen Höhendifferenz auf einer ganz kurzen Strecke, wie sie im felsigen Karstterrain notwendig wäre, um einen direkten Anschluß zwischen See- und Flußschiffahrt zu ermöglichen, nicht denkbar ist.

Die Jugoslawen haben heute kein sehr großes Interesse daran, diese Donau-Adria-Verbindung auszubauen, da ja eine Ablenkung des Donauverkehres nach der Adria die italienischen wirtschaftlichen Interessen stark fördern müßte. Die Jugoslawen haben aber ein anderes Donaukanalprojekt, das rein jugoslawischen Wirtschaftsinteressen dient und ebenfalls eine direkte Verbindung zwischen der Donau und dem Meer herstellt. Es handelt sich um den Morava-Vardar-Kanal, der die untere Donau mit Saloniki verbinden soll und der den ganzen westeuropäischen Verkehr dem Aegäischen Meer zuführen würde.

Der Plan des Morava-Vardar-Kanales tauchte zum ersten Male nach dem zweiten Balkankrieg auf serbischer Seite auf. Die Verwirklichung dieses Projektes dürfte aber noch einige Jahre auf sich warten lassen, da die Höhe des möglichen Verkehres in keinem Verhältnis zu den Kosten steht. Es handelt sich auch mehr um einen Kanal, dessen Ausbau aus politischen Motiven gefordert wird. Da es aber möglich ist, daß die politischen Verhältnisse die Schaffung dieser Wasserstraße vom wirtschaftlichen Standpunkt für unbedingt notwendig erachten, sei hier kurz auch dieses Kanales, der letzten großen Wasserstraße im mitteleuropäischen Wasserstraßensystem, gedacht.

Die lokalen Verhältnisse sind dem Kanalbau günstig, da die Wasserscheide zwischen Kumanowo und Uesküb nicht höher als 320 Meter über der Adria liegt. Die Höhendifferenz, die also auf der beiläufig 550 bis 600 Kilometer langen Strecke zu überwinden wäre, ist einerseits von der Donau, anderseits von Saloniki 250, beziehungsweise 320, insgesamt also 570 Meter. Zur Bekämpfung dieser Höhenunterschiede wären 140 Kammerschleusen notwendig.

Ausgangspunkt dieser den Balkan durchschneidenden Wasserstraße wäre die gegenüber dem einstigen ungarischen Kevevára am serbischen Ufer der Donau liegende Moravamündung. Die Trace würde der serbischen und bulgarischen Morava bis zur Wasserscheide folgen, von hier aus die Richtung gegen Kumanowo nehmen, um später bei Köprülü den Vardar zu erreichen. Die Schiffe würden dann im Flußbett des schiffbar gemachten Vardars fahren, um bei einem geeigneten Punkt auf einem zu bauenden Kanal nach Saloniki zu gelangen.

Die Baukosten, wie auch der mögliche Verkehr lassen sich heute nicht einmal annähernd feststellen. Nur das eine ist sicher, daß der Verkehr immer mehr nationale und lokal wirtschaftliche als internationale Ansprüche und Bedürfnisse befriedigen wird, denn die internationale Notwendigkeit fehlt hier vollständig. Ein großer Teil der von der oberen Donau kommenden Waren ist für die Türkei und die angrenzenden türkischen und griechischen Provinzen bestimmt. Diese Waren könnten den Donauweg bei Kevevára verlassen und wenn auch langsam und auf Umwegen auf dem neuen Kanal über Saloniki ihren Bestimmungsort erreichen. Der vielleicht größere Teil des Warenverkehres ist aber für die Länder an der unteren Donau bestimmt, geht bis zu den rumänischen und bulgarischen Donauhäfen. Für diese Transporte beginnt das Hauptverkehrsgebiet der Donau erst hinter Kevevára beim Eisernen Tor und erstreckt sich natürlich bei vollständiger Ausschaltung des Morava-Vardar-Kanales bis zur Mündung.

Im Interesse einer Großschiffahrt auf der Donau ist noch ein Kanalprojekt ausgearbeitet worden, das das Donauknie bei Braila und Galac umgehen und die Donau von Cernawoda nach Konstanza führen soll. Dieser Kanal wäre in der Lage, den Seeweg nach Konstantinopel um rund 500 Kilometer abzukürzen. Die Länge des Kanales sollte 57 Kilometer betragen. Da aber die Baukosten infolge Linienführung zwischen 11 Meter hohen Einschnitten sehr bedeutende sein müßten und da auch eine direkte Rentabilität nicht sichergestellt erscheint, kann man in naher Zukunft auch mit dem Ausbau dieses Kanales noch nicht rechnen.

Die Internationalisierung der Donau und die als Ergebnis sicher zu erwartende Steigerung des Verkehres schaffen neue große Hafenstädte, lassen alte Häfen größer werden oder vollständig verschwinden. Im nachstehenden soll nur noch kurz auf die Entwicklungsmöglichkeiten der für das ehemalige Oesterreich-Ungarn in Betracht kommenden Donauzentren Wien, Preßburg und Budapest hingewiesen werden.

VI. Wien, Preßburg, Budapest.

Drei große Donauhäfen erheben heute Anspruch, politischer und wirtschaftlicher Mittelpunkt des internationalen Donauverkehres und Sitz der internationalen Donaukommission zu werden. Und da alle drei Städte geographisch sehr günstig liegen, wichtige Eisenbahnknotenpunkte bilden, von den großen transkontinentalen Verkehrslinien berührt werden, entsprechende Hafenbauten besitzen oder besitzen können und werden, so hängt heute die endgültige Wahl zwischen Wien, Preßburg und Budapest als anerkanntes Zentrum des Donauverkehres zum überwiegenden Teile von dem Umstande ab, welches der internationalen Kanalprojekte als erstes zur Ausführung gelangen wird.

Der älteste der drei Donauhäfen ist Wien, das schon infolge seiner Stellung als Weltstadt zu jener Zeit eine Rolle im Donauverkehr spielte, als die anderen beiden Häfen fast noch gar nicht in Betracht kamen. Die Wiener Industrie, deren Ausfuhr die Richtung nach den ebenfalls an der Donau gelegenen Balkanstaaten nahm, wie auch der große österreichische Handel trugen zur Entwicklung des Wiener Donauverkehres bei. Heute verfügt Wien sogar über zwei Donauhäfen. Der Kuchelauer Hafen bei Kahlenbergerdorf wurde hauptsächlich für die in den Donaukanal einfahrenden Ruderschiffe und Flösse gebaut. Wiens großer Donauhafen ist aber der Freudenauer Hafen nächst der Einmündung des Donaukanals in den Hauptstrom. Die Länge des ganzen Hafenterrains beträgt vier Kilometer, die der Hafenufer im Vorhafen 1·1 Kilometer, im Innenhafen 5·1 Kilometer. Der Hafen hat einen Fassungsraum für mindestens 500 Schiffe. Für die Umgestaltung des Donaukanales in einen Handels- und Winterhafen ist bereits ein Absperrwerk mit einer Kammerschleuse bei Nußdorf, eine zweite bei der Staustufe Kaiserbad und eine Reihe von Kaimauern mit daran anschließenden Vorkaiflächen geschaffen worden.

Die Entwicklung Wiens hängt heute von dem Ausbau der direkten Wasserstraßenverbindung mit den deutschen Flüssen zusammen. Auf dem Rhein-Main-Weg ist Wien die erste große Station, ein wichtiger Aus- und Einladeplatz, ein reich beschickter Stapelplatz. Von noch größerer Bedeutung für die Stellung Wiens wäre der Ausbau des Donau-Oder-Kanales mit Wien als Kopfstation. Da aber infolge der geänderten politischen Verhältnisse kaum Aussicht vorhanden ist, daß die Donau-Oder-Verbindung unter Berücksichtigung der österreichischen Interessen ausgebaut wird, ist es Aufgabe der wirtschaftlichen Kreise Oesterreichs, gemeinsam mit Deutschland den Ausbau der Rhein-Main-Donaustraße zu fördern.

Flußabwärts ist Preßburg der nächste Hafen, der Anspruch auf die Führerschaft im Donauverkehr erhebt. Politisch einst Mittel-

punkt Ungarns, konnte es zwischen den beiden ebenfalls an der Donau gelegenen Hauptstädten Oesterreichs und Ungarns im Donauverkehr keine größere Rolle spielen. Die Tschechen wollen das Schwergewicht ihrer wirtschaftlichen Expansionspolitik nach der Donau, nach Preßburg verlegen, um auf der Wasserstraße einen lebhaften Verkehr nach dem Balkan herzustellen. Diese weitgehenden Pläne sollte der Ausbau Preßburgs zu einem großen europäischen Hafen fördern. Der zukünftigen Machtstellung Preßburgs kommt es noch zu gute, daß die March, die das Rückgrat des Donau-Elbe-Kanales bildet, nur einige Kilometer flußaufwärts von Preßburg in die Donau mündet. Alle von Deutschland und Böhmen kommenden Schiffe erreichen dann nur wenige Kilometer hinter Wien die Donau und berühren auf dem Wege nach dem Osten als erste Donaustadt Preßburg. Zur Sicherung ihrer Interessen wollen die Tschechen Preßburg auch zu einem Kriegshafen ausgestalten.

Infolge seiner günstigen geographischen Lage erhebt auch Ungarns Hauptstadt Anspruch darauf, von der internationalen Donaukommission zum Sitz gewählt zu werden. Das Sekretariat der internationalen Donaukommission der Entente wurde deshalb von Belgrad nach Budapest verlegt.

Die vom Balkan in Budapest einmündenden Eisenbahnlinien und der vom Westen kommende und ebenfalls Budapest berührende internationale Eisenbahnverkehr, der Austauschverkehr zwischen den Wirtschaftsprodukten des Morgen- wie des Abendlandes bieten reiche Verschiffungsmöglichkeiten. Da auch der größte Teil der ungarischen landwirtschaftlichen Produkte Budapest zur Verladung hat, ist Ungarn ein Handelsemporium, wie es wenige in Europa gibt. Budapests Stellung als Donaumittelpunkt wird außerdem auch noch durch den Ausbau der Wasserstraße zur Theiß gewinnen. Lauter solche Argumente sind es, die die Ansprüche von Budapest unterstützen.

Unklar ist heute noch die politische Lage Europas, doch hinter dem Nebel zeigen sich, immer klarer und klarer werdend, die Umrisse der Zukunft. Wir sehen ein mächtiges Wasserstraßensystem, das, für international erklärt, die Freiheit des Kontinentes verwirklicht. Die Donau hat aufgehört, nur mehr lokale Bedeutung zu haben, denn in dem mächtigen System der Wasserstraßen Großmitteleuropas verbindet sie die Ostsee mit der Adria, die Nordsee mit dem Aegäischen Meer, Nordeuropa mit dem Schwarzen Meer, den Atlantischen Ozean mit Asien.

Inhaltsverzeichnis.

		Seite
I.	Momentbilder aus dem Leben der Donau	3
II.	Die Bestimmungen des Friedensvertrages über die Donau	7
	1. Gemeinsame Bestimmungen für die international erklärten Flußstrecken	8
	2. Sonderbestimmungen über die Donau	10
III.	Die Rechtsanarchie auf der Donau	11
IV.	Die Großschiffahrt auf der Donau	14
V.	Die Donau der Zukunft:	
	1. Donau-Main-Rhein	19
	2. Der Donau-Oder-Elbe-Kanal	23
	3. Ungarn und Jugoslawien	26
VI.	Wien, Preßburg, Budapest	30

HE
387
D2S88

Szana, Alexander
Die Internationalisierung
der Donau

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY